

Neuer ozeanblau/ beiger Bm 234 von Fleischmann

Ab 1960 galten neue Vorschriften der UIC für Reisezugwagen, so dass die 26,4m-Wagen-Bauform der DB abgewandelt werden mussten: Äußerlich schnell erkennbar waren die zweiflügelige von Hand zu bedienende Schiebetüren am Wagenende und Drehfalttüren beim Einstieg. Eine weitere Modifikation entstand 1963, als die Fensterbreite in der 2. Wagenklasse auf 1200 mm für die Erfüllung der UIC-Norm verbreitert werden musste. Der Bm 234 wurde ab 1962 bis 1970 beschafft. Alle UIC-Vorgaben hat die DB erfüllt. Anfangs firmierten die Wagen als B4üm-63 und 1966 wurden die Wagen in Bm²³⁴ umgetauft. Bis 1971 fuhren die Wagen fast alle mit ihrem grünen Kleid. Danach bekamen einige Wagen einen Pop-Anstrich, der ab 1974 für fast alle Wagen in ozeanblau/ beiger Farbe umgewandelt wurde. Dieser Anstrich galt für alle neueren D-Zug-Wagen.



Es war das Verdienst vom DB-Abteilungspräsident Dr. Ing. Mielich, der Anfang der 50er Jahre die 26,4 m langen Wagen propagierte und bauen ließ. Sie wurden in großen Serien gebaut. 1953 war auch der erste grüne Neue dabei, damals noch als C4ümg-54 geliefert. Bis 1960 wurden 1225 Wagen in Dienst gestellt. Für Schnell- und internationale Züge brauchte man weitere Wagen, natürlich mit moderneren Zutaten. Zwei dieser Neuerungen sind recht einfach von außen zu sehen: Die Drehfalttüren, die dem Zugführer erlaubten, von einer Stelle im Zug alle Türen zu schließen und die Schiebetüren an den Übergängen. Von 1962 bis 1970 wurden 1828 Wagen gebaut. Die neuen Wagen liefen auf Drehgestelle der Bauart MD 33 oder 36. Mit den 33er Drehgestellen waren 140 km/h erlaubt, mit den anderen 160 km/h. War noch eine Magnetschienen-Bremse eingebaut, waren sogar 200 km/h erlaubt. Die Übersetzfenster bekamen hellgoldfarbig eloxierte Leichtmetallrahmen. Die Wagen boten in 12 Abteilen 72 Sitzplätze an, zzgl. 20 Notsitze im Gang. Zugleich bekamen alle Wagen 1200 mm breite Fenster nach UIC-Vorgaben, die Abteile blieben unverändert 1737 mm breit.



Bild 2: Vorbild Bm 234

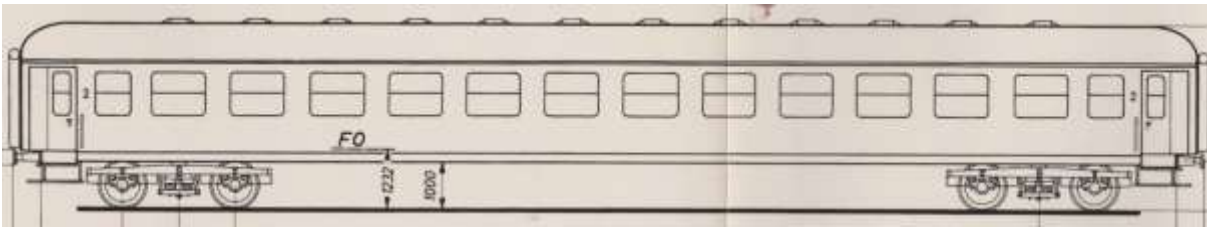


Bild 3: Wagenskizze Bm 234

Modell

Es ist schon erstaunlich, welche Hersteller sich mit dem 2. Kl. Wagen beschäftigt haben. Wie so oft, war der Vorreiter Arnold. Aber was für ein Wagen boten sie 1963 an: Der war aus Blech gestanzt und nur 12 cm lang. Ab 1965 hatte -bei gleicher Länge- der Wagen ein Plastik-Gehäuse. Nach 1968 verschwand er aus dem Arnold-Programm. Der erste Hersteller, der 165 mm lange Wagen 1971 baute, war Minitrix. Das konnten die anderen Firmen nicht auf sich sitzen lassen und kamen wenig später auch mit den Längen heraus. Das waren die Firmen Fleischmann, Roco und Arnold. Die Fleischmann Wagen krankten an ihrer Hochbeinigkei, die Wagen waren ca. 5 mm höher als die der Konkurrenz. Die meisten produzierten Bm²³⁴ hatten das ozeanblau/beige Farbleid. Hier Bilder der beiden Neuheiten (#6260035 und #6260036):



Bild 4: Bm²³⁴ Wagennummer 51 80 22-41 400-8 (Toilettenseite)



Bild 5: Bm²³⁴ Wagennummer 51 80 22-41 399-2 (Gangseite)

Die Vorbilder der beiden Wagen wurden im Mai 1967 in einer kleinen Serie von Orenstein & Koppel, Berlin gebaut und am 31.12.1993 ausgemustert.

Inzwischen hat Fleischmann seine dritte Generation der neueren Schnellzugwagen aufgelegt. Herausgegeben wurde der Am²⁰³, der ABm²²⁵ und der BDm²⁷³. Jetzt folgte der Bm²³⁴. Damit sind die wichtigsten Bauarten der jüngeren Generation von Schnellzugwagen erschienen. Im Gegensatz zu den Vorgängern passen sie von der Höhe zu den Konkurrenten von Minitrix und Arnold. Es kann auch sein, dass Fleischmann sich seines Roco-Erbes bedient hat, hierfür gibt es eine Reihe Verdachtsmomente, wie nachstehendes Foto zeigt:

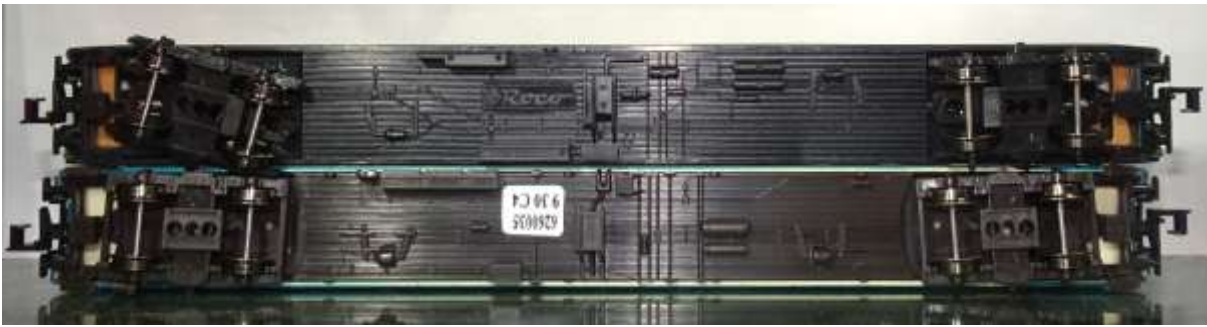


Bild 6: Roco Bm²³⁹ (oben) und Flm Bm²³⁴ von unten

Was auffällt, ist die sehr ähnliche Konstruktion der Drehgestelle, das Firmenlogo ist an gleicher Stelle, aber der Unterboden wurde neu konstruiert. Kann sein, dass der Bm²³⁹ andere Aggregate hat, denn er ist ja ein umgebauter Bm²³². Wie dem auch sei, im Betrieb auf der Anlage sieht man den Wagen selten von unten.

Es folgen Detail-Aufnahmen des Wagens:



Bild 7: Beschriftung des Bm234 von Fleischmann

Der Wagen ist im Bw Köln Hbf stationiert, hat die MD-33 Drehgestelle, wiegt leer 37 t und hat die internationale RIC-Zulassung für 20 Länder.

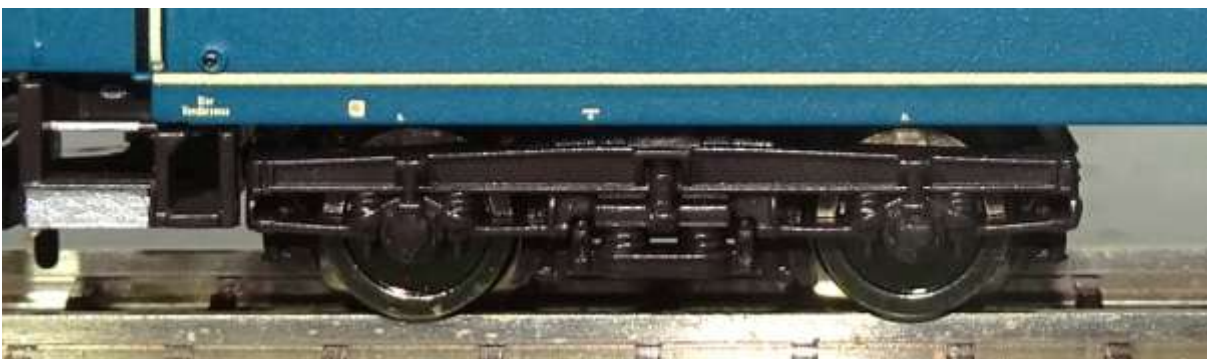


Bild 8: Drehgestell Bm234

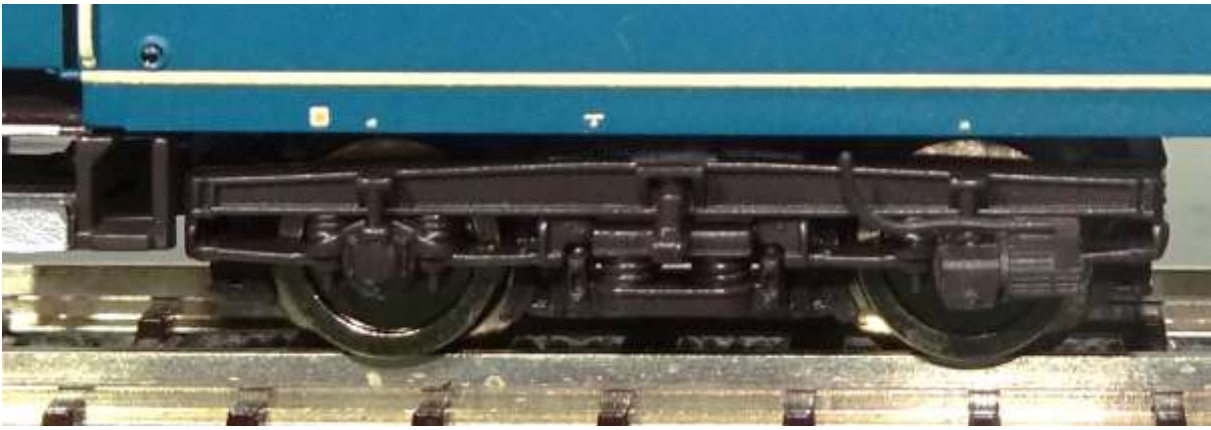


Bild 9: Drehgestell mit Generator

Am zweiten Bild der Drehgestelle kann man gut den Generator samt Kabel zur elektrischen Versorgung des Wagens erkennen.



Bild 10: Übergangstüren des Bm234

Man beachte die feine Beschriftung an dem Wagenkopf. Das ist ein Alleinstellungsmerkmal der Fleischmann-Wagen.



Bild 11: Zuglaufschild



Bild 12: Zuglaufschild 2

Interessanterweise haben die beiden Bm²³⁴ verschiedene Zuglaufschilder: Die meisten o/b Schnellzugwagen haben das Zuglaufschild Bonn- Hannover- Berlin Stadtbahn, nur ein Bm tanzt da aus der Reihe: Er fährt von Köln über Paderborn nach Berlin

Stadtbahn. Ab Braunschweig haben sie das gemeinsame Ziel. Somit dürfte der Kölner Wagen einem anderen D-Zug, und zwar den D 131/132 zum Vorbild haben und ab Braunschweig dem Bonner Zug D 109/D 110 angehängt worden sein. Der Weg über Paderborn dauerte fast 1 Std. länger als der über Hannover.

Einsatz auf der Modellbahn

Die beiden Wagen sind universell in Schnell- und Eilzügen einsetzbar. Der Bonner Zug war mit einer Ellok BR 110 (Kasten oder Bügelfalte) bespannt und konnte von Bonn bis Helmstedt unter Oberleitung fahren. Lokwechsel war nicht vorgesehen. Der Kölner D-Zug konnte, bis Hagen elektrisch fahren, ab da bis Braunschweig war eine Diesellok (BR 220, 221 oder 216 (218)) von Nöten. Ignoriert man das Zuglaufschild sind natürlich weitere Einsätze möglich, wie z.B. internationale Schnellzüge. Da hat man viele Möglichkeiten. Schließlich war der Wagen der häufigste Schnellzugwagen der DB.

Fazit

M.E. gehören die neuen Fleischmann-Wagen zu den besten produzierten Schnellzug-Wagen der Modellbahn-Industrie. Die Konkurrenten von Arnold und Minitrix bleiben da ein wenig zurück. Da kann man Fleischmann nur gratulieren. Schön wäre es, wenn Fleischmann da nicht stehen bleibt und auch z.B. grüne Wagen anbietet. Ferner gibt es noch eine Reihe 26,4 m Wagen, die auch noch hergestellt werden könnten.

Klaus Kosack

Lit.: Archiv Dt. Reisezug- und Güterwagen, Blatt Bm234, GeraMond-Verlag, München o.J.
HJ Obermayer, Taschenbuch Dt. Reisezugwagen, Stuttgart 1978

Lieferbare Wagen bei DM Toys:

[Fleischmann 6260036: Personenwagen Schnellzugwagen 2. Kl DB Ep.IV 1:160](#)

[Fleischmann 6260035: Personenwagen Schnellzugwagen 2. Kl DB Ep.IV 1:160](#)